PRACOWNIK LOTNICTWA

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE

WARSZAWA, NOWY ŚWIAT 37 m. 9. TEL. 670 37.

Redaktor odpowiedz.: WIKTOR PRYSZCZ-SŁADKOWSKI. Redaktor naczelny: BOLESŁAW MISZUŁOWICZ.

Wydawca: ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE.

PRENUMERATA: roczna zł. 6,—, półroczna zł. 3,—, kwartalna zł. 1,50, cena 1 zeszytu zł. 0,60. Konto w P. K. O. Nr. 17.606.

CENY OGŁOSZEŃ: Na okładce: $^1/_1$ strona 600 zł. $^1/_2$ strony 350 zł., $^1/_4$ strony 200 zł., $^1/_8$ strony 120 zł.

Adres Redakcji i Administracji: „PRACOWNIK LOTNICTWA", Warszawa, Nowy Świat 37 m. 9, tel. 670-37.

ROK V. WRZESIEŃ 1936 R. Nr. 9

WPŁYW DOSKONALENIA KONSTRUKCJI LOTNICZEJ NA RYNEK PRACY

Rynek pracy w lotnictwie można podzielić na dwa rodzaje zasadnicze. Przemysł wytwórczy i warsztaty reperacyjne. Rozwój tych dwóch rodzajów pracy nie idzie równolegle, a nawet niekiedy pozostaje w stosunku odwrotnym.

Równocześnie ze wzrostem produkcji i doskonaleniem sprzętu lotniczego powiększa się automatycznie rynek pracy. Aparaty lotnicze są coraz większe, coraz szybsze, coraz kosztowniejsze i tem samem wymagają coraz większej ilości pracy.

Natomiast zupełnie ma się rzecz inaczej, jeśli idzie o konserwację sprzętu lotniczego. Im większe są i doskonalsze aparaty, tem tańsza jest ich konserwacja. Mniej jest uszkodzeń, mniej remontów, mniej przeróbek. Do udoskonalonej produkcji nie potrzeba w konserwacji tyle zachodu, co do produkcji prymitywnej. Jednym z warunków udoskonalonej produkcji seryjnej jest zamienność części, co także wpływa wybitnie na zmniejszenie kosztów konserwacji i napraw.

Dotyczy to zarówno konstrukcji płatowców, jak i silników. Obecnie stosowane silniki pracują bez przerwy i bez remontu dwa, do trzech razy dłużej, niż silniki używane pięć lat temu. To samo dotyczy np. regulacji płatowców. Używany do niedawna powszechnie typ płatowca Breguet IXX po każdym niemal locie musiał być regulowany, podczas, gdy obecnie używane płatowce polskiej konstrukcji nie nastręczają żadnych trudności w regulacji, a używane na naszych liniach komunikacyjnych płatowce amerykańskie także nie wymagają prawie żadnej regulacji.

W razie nawet drobnych uszkodzeń, stosuje się części zamienne, zamiast dawniejszego sposobu indywidualnego dorabiania i pasowania poszczególnych elementów sprzętu lotniczego.

Te okoliczności niewątpliwie brane są w rachubę zarówno przez konstruktorów, jak i przez czynniki eksploatujące sprzęt lotniczy. Tem się właśnie tłumaczy, dla czego nieraz opłaca się używać sprzęt droższy w cenie kupna, ale za to tańszy w użyciu i konserwacji.

Okoliczności te jednak mają wpływ nie tylko na koszta produkcji i eksploatacji, ale także wywierają duży wpływ na kształtowanie się rynku pracy.

Jak widać z obecnej sytuacji, te względy są dotychczas pomijane, o to nie widzimy należnej troski czynników przemysłowych, i dla tego sami staramy się o regulowanie pojemności rynku pracy, jakkolwiek przychodzi to nam z trudem, bo wtedy tylko zagadnienie to można rozwiązać prawidłowo i pomyślnie zarówno dla przemysłu lotniczego, jak i dla pracowników, gdy pomiędzy przemysłowcami, a Związkiem Zawodowym Pracowników Lotnictwa będzie dostatecznie ścisła współpraca.

Dzięki doskonaleniu naszego sprzętu lotniczego warsztaty remontowe mają coraz mniej pracy, stąd powstaje konieczność redukcji personelu, zmniejszania ilości godzin pracy tygodniowo, albo przewlekania roboty a w konsekwencji obniżek płac i t. p.

Jednocześnie przemysł potrzebuje coraz więcej wyszkolonych fachowców lotniczych, których nie jest za wiele i nie mogąc dobrać nieraz dobrych fachowców, angażuje pracowników z innych przemysłów, podczas, gdy wyszkoleni długoletni pracownicy lotnictwa stopniowo odchodzą do innych przemysłów, a nieraz nawet pozostają bez pracy i zaczynają tracić nabyte doświadczenie.

W wielu wypadkach Związek reaguje jak może na podobne okoliczności, stara się przerzucać pracowników z jednej placówki lotniczej na inną, ale wszystko to ma charakter dorywczy od wypadku, do wy-

padku. Zorganizowanej planowej akcji w tym kierunku Związek nie może narazie rozwinąć, gdyż czynniki przemysłowe nie doceniają jeszcze dostatecznie tych zewszechmiar pożytecznych usług Związku w dziedzinie pośrednictwa pracy i regulacji zatrudnienia. W niektórych wypadkach Kierownicy placówek przemysłowych lotniczych sami chętnie korzystają z tych usług Związku, rozumiejąc dobrze obopólny w tem interes, jednak centralnie sprawa ta nie może być jeszcze załatwiona wobec negatywnego stanowiska przemysłowców, w sprawie zawarcia umowy zbiorowej. Jesteśmy jednak przekonani, że samo życie zwróci uwagę czynników przemysłowych w lotnictwie na pożyteczną akcję Związku i doprowadzi wreszcie do zawarcia umowy zbiorowej.

Zwracamy się więc w tym miejscu z gorącym apelem do naszych członków, ażeby uświadomili tych wszystkich pracowników lotnictwa, którzy jeszcze do Związku nie należą, o konieczności zawarcia umowy zbiorowej i ażeby przekonali ich o tem że zawarcie umowy zbiorowej od nich właśnie zależy. Im prędzej zrozumieją, że tylko uświadomione i zorganizowane zawodowo społeczeństwo jest zdolne przeprowadzać pożyteczne i korzystne umowy i zgłoszą swój akces do Związku, tem prędzej będzie zawarta Umowa Zbiorowa, gdyż siła i znaczenie naszego żądania zależne są przede wszystkim od ilości reprezentowanych pracowników.

Ogólnie rzecz biorąc możemy z zadowoleniem stwierdzić, że napływ nowych deklaracyj do Związku jest dość duży, zwłaszcza jeśli chodzi o Oddziały prowincjonalne. Niektóre placówki nasze są już zorganizowane 95%. Na największe trudności organizacyjne ze strony dyrekcji spotyka nasz Oddział w PZL, ale właśnie dzięki temu widzimy reakcję pracowników tej wytwórni w postaci masowego zapisywania się do Związku. Tych jednych zakładów brakuje nam do przeprowadzenia naszych wszystkich słusznych postulaów. W zakładach tych jest bowiem dużo pracowników nowych, którzy jeszcze nie wciągnęli się do Związku i stąd nastąpiło zmniejszenie się procentowe ilości zorganizowanych w Związku pracowników. Wierzymy jednak, że specjalne nawet trudności czynione przez administrację PZL, jak np. niezezwalanie na potrącanie składek przez Biuro wypłat, nie zniechęci dzielnych działaczy w tym Oddziele do przeprowadzenia wytężonej akcji zmierzającej do tego, ażeby tak, jak to ma miejsce w innych placówkach, prawie 100% pracowników było zorganizowanych w Związku Zaw. Prac. Lotnictwa.

We własnym interesie każdy pracownik lotnictwa powinien natychmiast przystąpić do Związku i poprzeć słuszne żądania ogółu pracowników, a w ten sposób przyczyni się do przyspieszenia zawarcia Umowy Zborowej, która jest najpilniejszym i nieodzownym postulatem pracowniczym w lotnictwie.

GŁOS „NARODU I WOJSKA" O UMOWACH ZBIOROWYCH

Zbliżony do Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych, organ Federacji Polskich Związków Obrońców Ojczyzny, p. n. „Naród i Wojsko" w numerze 25-ym zamieścił nader charakterystyczną opinję o umowach zbiorowych. W artykule p. t. „Na froncie walki o sprawiedliwość społeczną", organ ten pisze, co następuje:

„Jesteśmy świadkami mnożących się zatargów na odcinku pracy i rosnącej liczby strajków. Aparatura zapobiegania konfliktom, by nie doprowadzane były do zbyt ostrych spięć, aparatura — że tak powiemy — profilaktyki społecznej — nie działa u nas jeszcze dość szeroko i sprawnie, by oszczędzić gospodarstwu narodowemu wstrząsów, osądzić, kto winien jest wywołaniu zatargu i rozstrzygnąć o możliwościach załatwienia postulatów stron.

Dlatego na przestrzeni Polski posiadamy ogromną wprost liczbę zatargów. Wyjątek pod tym względem stanowią ziemie Zachodnie Rzplitej z Górnym Śląskiem, gdzie ustawodawstwo społeczne dysponuje aparatem umów zbiorowych i rozjemstwa przymusowego. Przypomina o tym ostatnie postanowienie ministra Opieki Społecznej, który umowie zbiorowej w przemyśle metalowym nadał moc powszechnie obowiązującą.

Świat pracy od dawna wysuwa postulat, by ustawy o umowach zbiorowych i rozjemstwie rozszerzyć na obszar całego Państwa.

Koncepcja regulowania warunków pracy i załatwiania zatargów przez umowy zbiorowe i rozjemstwo znajduje sobie szerokie prawo obywatelstwa w państwach hołdujących wybitnie zasadom liberalizmu gospodarczego. Traktowana jest ona jako doniosły regulator stosunku pracy do kapitału, jako warunek spokoju, ładu i przeciwdziałania tendencjom wywrotowym.

Oto ostatnio z pod pióra wybitnego działacza lewicy francuskiej i kilkakrotnego ministra pracy, Frossard'a, wyszedł apel do rządu, aby wobec nadmiernej ilości konfliktów w fabrykach wprowadził przymusową obowiązującą z mocy prawa procedurę rozjemczą dla wszystkich zatargów, grożących strajkiem".

* * *

Stanowisko to w zupełności podzielamy i raduje nas to, że w tej oponii nie jesteśmy odosobnieni.

Pragniemy tylko dodać jeszcze od siebie, że nie tylko groźba strajku powinna przekonywać o celowości i konieczności zawierania umów zbiorowych.

Zdrowy rozsądek i polska rzeczywistość, powinny skłonić odnośne czynniki w przemyśle lotniczym do zawarcia umowy zbiorowej, jako jednego z czynników, jak słusznie podnosi „Naród i Wojsko" spokoju, ładu i przeciwdziałania tendencjom wywrotowym.

WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW ODDZIAŁU LUBLIN

W dniu 28 sierpnia odbyło się Nadzwyczajne Zebranie Członków Oddziału Lubelskiego, celem omówienia spraw socjalnych. Bardzo licznie zebrani członkowie omówili szereg zagadnień aktualnych z dziedziny ochrony socjalnej. Dyskusja nad tymi sprawami wykazała duże zaintersowanie członków i wszechstronne ujmowanie spraw, o czem świadczy rezolucja uchwalona na tem zebraniu.

Z uwagi na ogólny charakter treści tej rezolucji podajemy ją poniżej w całości.

REZOLUCJA

My, pracownicy Lubelskiej Wytwórni Samolotów, zrzeszeni w Związku Zaw. Prac. Lotnictwa w Polsce, zgromadzeni w dniu 28 sierpnia 1936 r. na Nadzwyczajnym Walnym Zebraniu

stwierdzamy

że zawdzięczając naszej solidarności, Związek przeprowadził pomyślnie akcję o dużem znaczeniu, zarówno dla Państwa, jak i dla całego świata pracy, bo uratował od zagłady poważną placówkę przemysłową, jaką jest najstarsza z istniejących w Polsce Wytwórnia Samolotów w Lublinie, a następnie znajdując pełne zrozumienie w Inspektoracie Obrony Powietrznej Państwa i Departamencie Aeronautyki M. S. Wojsk., Związek zapewnił tej placówce trwały byt przez uzyskanie odpowiednich zamówień. Stwierdzając to, jednocześnie

żądamy

ażeby wszystkie dalsze słuszne postulaty pracownicze, wyrażone w uchwałach 8-go Walnego Zjazdu Delegatów były czemprędzej spełnione, a w szczególności, ażeby:

a) Zawrzeć umowę zbiorową.

b) Przywrócić natychmiast do pracy niesłusznie i krzywdząco zwolnionych naszych Kolegów z Wytw. Płat. PZL. oraz innych placówek.

c) Dopełnić zobowiązań, danych przez Dep. Aeronautyki w stosunku do Kolegów naszych, którzy przesłani byli do innych wytwórni i przez to pozbawieni urlopów, które mieli zagwarantowane uprzednio.

d) Cofnąć obniżki płac, dokonane w ub. miesiącu w Składnicy Parku 1 Pułku Lotniczego oraz niedopuścić do dalszych zapowiedzianych obniżek płac w Parku 1 Pułku Lotniczego i redukcji personelu i przywrócić we wszystkich zakładach pracy w lotnictwie 46-godzinny tydzień pracy.

e) Ewentualną nadwyżkę personelu w Parkach Lotniczych przenieść za pośrednictwem Związku do innych warsztatów pracy w lotnictwie, które odczuwają obecnie brak fachowców i dla tego przyjmują często pracowników z innych gałęzi przemysłu poza Związkiem, pozostawiając bez pracy długoletnich, wyszkolonych pracowników lotnictwa.

f) Nie czynić przeszkód w działalności zawodowo-społecznej, działaczom Związkowym na teernie pracy.

g) Załatwić życzliwie i sprawnie postulaty natury moralnej i ekonomicznej Związku.

h) Poza tem żądamy odłączenia się od Ubezpieczalni Społecznej i przystąpienia do Ubezpieczalni Przedsiębiorstw wojskowych, oraz

i) kategorycznie żądamy zwrotu należnych nam sum od Syndyka Masy Upadłości b. Fabryki E. Plage i T. Laśkiewicz do końca roku kalendarzowego 1936 r.

Żądając spełnienia tych naszych zasadniczych postulatów od władz przemysłowych,

apelujemy

Do Zarządu Głównego Związku, ażeby zwrócił się do Pana Szefa Departamentu Aeronautyki, powołując się na Jego oświadczenie, złożone na 8-ym Walnym Zjeździe Delegatów z prośbą o wzięcie nas w obronę i udzielenie pomocy, bo dzieje nam się

WIELKA KRZYWDA

Przez to, że Związek nasz jest celowo osłabiany przez czynniki administracji na niektórych placówkach, i że nasi przedstawiciele, mający zaufanie ogółu są pozbawiani pracy pod niegodnymi pretekstami, dlatego, że uczciwie bronią słusznych naszych żądań.

Apelując do Zarządu Głównego Związku o przeprowadzenie akcji obronnej,

oświadczamy

że wszystkie nasze możności materialne i gotowość wszelkiej demonstracji dla poparcia tej akcji stawiamy do dyspozycji Zarządowi Głównemu Związku i

WZYWAMY

wszystkie Oddziały Związku do zajęcia takiej samej postawy, bo

rozumiemy

że tylko wtedy Zarząd Główny, jako nasza Władza Wykonawcza, będzie miał siłę spełniać nasze szczytne założenia statutowe i wykonać uchwały 8-go Walnego Zjazdu Delegatów, gdy wszyscy, jak jeden mąż staniemy do dyspozycji karni i zdyscyplinowani, czując w jedności siłę.

Rezolucja ta została rozesłana do wszystkich Oddziałów Związku i była odczytana na specjalnych walnych zebraniach członkowskich.

Wszystkie oddziały na tych zebraniach wyraziły swą solidarność ze stanowiskiem, jakie zajął Oddział lubelski, a większość Oddziałów powzięła własne rezolucje dalej idące w swej stanowczości, aniżeli rezolucja lubelska. Z uwagi jednak na to, że na ogół wszystkie rezolucje co do zasadniczej swej treści odpowiadają rezolucji lubelskiej, nie publikujemy ich oddzielnie.

Warto zauważyć, że niektóre z postulatów, zawartych w rezolucji, zostały już osiągnięte, jak np.:

Cofnięto, zapowiedziane obniżki w 1-ym Parku Lotniczym, oraz zatrudniono w PZL, nadmiar pracowników z 1-go Parku Lotniczego, na skutek wspólnej interwencji Związku i Komendanta Parku 1-go Pułku Lotniczego.

Z pośród niesłusznie zwolnionych pracowników z PZL, co do których 8-my Walny Zjazd powziął uchwałę potępiającą nadużycie popełnione przez niektóre czynniki przez niesłuszne ich zwolnienie, Państwowe Zakłady Lotnicze przyjęły jeszcze dwóch poszkodowanych. Tak, że obecnie powróciło do pracy już sześciu.

Warto zaznaczyć, że jeden z tych sześciu, pomimo, że otrzymał wezwanie do fabryki, pracy rozpocząć nie może z powodu słabego stanu zdrowia, gdyż w ciągu dziewiętnastu miesięcy zmagania się z powodu krzywdzącego zwolnienia i uniemożliwienia otrzymania gdziekolwiekbądź pracy, kolega ten wpadł w ciężką chorobę. Dyrekcja Fabryki wchodząc w położenie poszkodowanego zapewniła go, że gdy tylko wróci z kuracji, w każdej chwili pracę otrzyma.

Z liczby tych, o których upominał się Związek, pozostaje dotychczas tylko jeden z kolegów bez załatwienia. Jakkolwiek żadnych zarzutów przeciwko niemu niema, a fabryka wystawia mu nawet bardzo dodatnie świadectwo i stwierdza, że jest on potrzebny, to jednak dotychczas do pracy nie został przywrócony.

Zarząd Główny użyje wszystkich swych wpływów, ażeby kolega ten został w najkrótszym czasie przywrócony, gdyż będzie to ostatnim etapem tej przykrej sprawy, w której Związek wiele już poświęcił dla tego, ażeby sprawiedliwości stało się zadość.

Jesteśmy przekonani, że Departament Aeronautyki weźmie w obronę najbardziej pokrzywdzonego w tej sprawie i dopomoże Związkowi zlikwidować sprawiedliwie tę sprawę w myśl opinii Zjazdu.

Zarząd bowiem oczekuje na powrót Pana Z-cy Dowódcy Lotnictwa dla spraw zaopatrzenia, który obecnie jest służbowo zagranicą, a od którego zależy ostateczne załatwienie tej sprawy.

Co do pozostałych zasadniczych postulatów, z których najważniejszym jest umowa zbiorowa, Zarząd czyni odpowiednie przygotowania.

We wszystkich jednak sprawach interwencyjnych najważniejszym odcinkiem jest odcinek pracy wewnętrznej. Stwierdzić możemy z zadowoleniem, że konsolidacja prac poszczególnych oddziałów postępuje stale naprzód i że wzmacniają się nasze szeregi. Jeśli w tym tempie będziemy kroczyli nadal i wzmocnimy przede wszystkim szeregi naszych oddziałów warszawskich, to niewątpliwie, żądania nasze będą szybciej i sprawniej załatwiane. Dążeniem naszym jest, ażeby zgrupować w Związku wszystkich pracowników lotnictwa, to wtedy wszystkie nasze słuszne żądania niewątpliwie będą osiągnięte.

W myśl hasła: „Wszyscy za jednego, jeden za wszystkich" wzywamy Kolegów do werbowania członków, ażeby w najkrótszym czasie szeregi nasze były kompletne, gdyż tylko własną siłą możemy się upominać o własną rację.

NADZWYCZAJNE WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW ODDZIAŁU BIAŁA — PODLASKA

W dniu 12-ym września b. r. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zebranie Członków Oddziału — Biała Podlaska.

Zebraniu przewodniczył Prezes Zarządu Głównego, kol. W. PRYSZCZ-SŁADKOWSKI.

Po sprawozdaniu Zarządu Oddziału, wywiązała się krótka dyskusja w wyniku której zebrani udzielili jednogłośnie absolutorium ustępującemu Zarządowi. Po tym przeprowadzono nowe wybory, w rezultacie których został powołany nowy Zarząd z kol. Prezesem DUCKIM na czele.

Na zebraniu tym rozwinęła się bardzo ożywiona dyskusja na temat spraw zawodowych.

Specjalnie ostro zebrani potępili metody stosowane przez miejscową Ubezpieczalnię i uchwalili nawet rezolucję domagającą się usunięcia dwóch lekarzy, którzy lekceważą sobie zdrowie i życie swych pacjentów. Ogólna opinja w tej sprawie wyrażała się żądaniem poczynienia wszystkich możliwych zabiegów, celem odłączenia się od Ubezpieczalni Społecznej, którą członkowie nasi powszechnie nazywają UDRĘCZALNIA SPOŁECZNA.

Wysuwany jest projekt, poparty zresztą rezolucjami wszystkich Oddziałów, ażeby utworzyć specjalną ubezpieczalnię dla przedsiębiorstw wojskowych. Projektem tym interesuje się już od dłuższego czasu Zarząd Główny.

Na terenie Białej Podlaskiej Ubezpieczalnia Społeczna stanowi jedną z największych bolączek, gdyż wyczyny jej przedstawicieli na tym terenie dochodzą do nieludzkich wprost metod znęcania się nad ubezpieczonymi delikwentami, o czem obszerniej napiszemy w następnym numerze.

Po za tymi sprawami, omawiana była oczywiście zawsze aktualna sprawa umowy zbiorowej i sprawa ta była nawet traktowana, jako zarzut dla Zarządu Głównego, dla czego jeszcze nie została zawarta umowa zbiorowa. Zarząd Główny zarzut ten przyjął z pewnego rodzaju zadowoleniem, bo gdy naprawdę nie tylko Zarządy, ale ogół pracowników będzie usilnie domagał się zawarcia umowy zbiorowej, to wtedy niewątpliwie przedstawiciele przemysłu lotniczego będą bardziej skłonni do jej zawarcia, gdyż do obecnej chwili, pomimo, że opinia czynników rządowych jest za zawieraniem umów zbiorowych, przedstawiciele przemysłu lotniczego dają do zrozumienia, że Umowę zawrą jedynie wtedy, gdy będą do tego zmuszeni, a jest rzeczą zupełnie zrozumiałą, że sam Zarząd nie jest w stanie zmusić przemysłowców do zawarcia umowy zbiorowej, ogół natomiast pracowników wespół ze swym zarządem jest w stanie zmusić odpowiednie czynniki do załatwienia jego słusznych postulatów pracowniczych.

Walne Zebranie w Białej Podlaskiej wskazuje, że ogół pracowników zajmuje coraz bardziej czynną postawę wobec zagadnień robotniczych i w tym ogóle sprawa umowy zbiorowej już dojrzewa do tego stopnia, że obok innych Oddziałów, z których na pierwszy plan należy postawić Oddział w Poznaniu i Lublinie, stanowi podnietę dla Zarządu Głównego, która przyśpieszy załatwienie tych palących spraw.

KOMUNIKAT ZARZĄDU GŁÓWNEGO

Zarząd Główny ZZPPL w Polsce komunikuje, że w dniu 19 września b. r. z powodu przeciążenia pracą złożył swą funkcję Sekretarza Generalnego Związku kol. Bolesław Miszułowicz.

Jak wiadomo, funkcja ta we wszystkich niemal Związkach jest płatna, z uwagi na to, że pochłania ona moc pracy i czasu. W naszym Związku funkcja ta jest honorowa i tak samo sekretarz, jaki inni członkowie Zarządu za swą pracę żadnego wynagrodzenia nie pobierają.

Funkcję tę sprawował kol. Miszułowicz od trzech prawie lat, to też Zarząd Główny biorąc pod uwagę dotychczasową pracę kol. Miszułowicza wyraził mu uznanie za pożyteczną, bezinteresowną pracę na tym stanowisku i prosił Go o dalsze pełnienie tej funkcji, jednak brak czasu nie pozwolił Mu kontynuować tych prac i dla tego rezygnację swą podtrzymał, a przyjął natomiast funkcję Referenta Kulturalno-Oświatowego i Prasowego w Zarządzie Głównym Związku.

Na opróżnione stanowisko Sekretarza Generalnego Zarząd powołał zastępcę Sekretarza, kol. Stanisława Artela.

USTĄPIENIE CZŁONKÓW ZARZĄDU I KOOPTACJE.

Na skutek braku czasu ustąpili z Zarządu: kol. Macioszek Tomasz. Z tego samego powodu ustąpił z Zarządu kol. Jan Roman, oraz z powodu służbowego przeniesienia do Lublina kol. Jarszak. Na ich miejsce Zarząd dokooptował: na członka Zarządu kol. Feliksa Plechawskiego i na zastępców kol.: Klimaszewskiego Stanisława i Rogalę Aleksandra z Oddziału PZL oraz kol. Czerwonko Mirosława z Oddziału Parku 1-go Pułku Lotniczego.

REFERENCI KULTURALNO-OŚWIATOWI I PRASOWI.

W myśl zaleceń 8-go Walnego Zjazdu Delegatów Związku, poleca się przy Zarządzie każdego Oddziału powołać Referenta Kulturalno-Oświatowego i prasowego, którego zadaniem będzie dostarczanie komunikatów co miesiąc do Pracownika Lotnictwa, oraz organizowanie prac kulturalno-oświatowych w myśl instrukcji, jaka będzie rozesłana do wszystkich Referentów, po zgłoszeniu ich nazwisk przez Zarządy Oddziałów.

Ze wszystkimi sprawami kulturalno-oświatowymi i prasowymi należy się zwracać do referentów oddziałowych.

Artykuły do Pracownika Lotnictwa i listy do Skrzynki Zażaleń należy zgłaszać bezpośrednio do Redakcji Pracownika Lotnictwa.

WYSTAWA PRZEMYSŁU METALOWEGO I ELEKTROTECHNICZNEGO, A PRZEMYSŁ POMOCNICZY

Wystawa Przemysłu Metalowego i Elektrotechnicznego ,jaka odbywa się w Warszawie na terenie dawnych zabudowań Państwowych Zakładów Lotniczych wzbudza duże zainteresowanie zarówno wśród fachowców, jak i wśród szerokiego ogółu publiczności. Rozmiarami i bogactwem eksponatów oraz swą wszechstronnością i dobrą organizacją inmponuje ta duża i pożyteczna impreza.

Z uwagi na ogólno techniczny charakter tej wystawy, Związek nasz zainteresował się specjalnie tą imprezą i zorganizował szereg wycieczek, zarówno miejscowych, jak i prowincjonalnych. Najliczniejsza była wycieczka Oddziału lubelskiego.

Ogólne wrażenie, jakie wyniosło się ze zwiedzania wystawy było niewątpliwie dodatnie.

Na wystawie reprezentowany jest zarówno wielki przemysł surowcowy, jak i przetwórczy. Dość licznie reprezentowany jest także przemysł pomocniczy. Rzecz charakterystyczna, że na tle tego wielkiego przemysłu bynajmniej nie maleje przemysł pomocniczy. Odwrotnie, tu dopiero się uwypukla właściwa rola przemysłu pomocniczego, który w codziennym życiu mało jest doceniany. Tu wychodzi dopiero na jaw, jak liczny i różnorodny jest ten przemysł i jeśli te niewielkie stosunkowo przedsiębiorstwa pomocnicze zsumujemy to otrzymamy pozycje bardzo dużą, ogarniającą wielotysięczne rzesze pracowników wszystkich zawodów. Rola tego przemysłu jest bardzo duża zarówno w ogólnej organizacji wytwórczości, jak i pod względem społecznym. Przechodząc wystawę od stoiska do stoiska, wszędzie napotykamy obok kilku dużych wytwórni cały szereg wytwórni pomocniczych. Spotykamy to tak samo w przemyśle prywatnym, jak i państwowym i wojskowym. Obok Pawilonów Obróbki metalów i hutnictwa, bogato jest także urządzone stoisko grupy lotniczej. W dwóch hangarach wystawione są najpopularniejsze typy samolotów polskiej konstrukcji, jak PZL, RWD i PWS, wystawiony jest także szybowiec rekordowy o ślicznych smukłych kształtach SG-3, konstrukcji inż. Grze-

szczyka. Dookoła ścian hangaru rozlokowane są stoiska przemysłu pomocniczego dla przemysłu lotniczego i samochodowego.

Poza tym lotnictwo reprezentowane jest także w dziale naukowym, gdzie obszerny pawilon poświęcony jest badaniom aerodynamicznym i meteorologicznym. Także w dziedzinie uzbrojenia, fotografiki i elektrotechniki wysatwiony jest sprzęt nieodzowny dziś dla nowoczesnego wyekwipowania samolotu.

Wystawa będzie zamknięta dnia 19 października b. r. Dotychczas zwiedziło ją ponad pół miliona ludzi. Już sama ta cyfra świadczy o tem, że impreza ta była dobrze zorganizowana. Pożyteczność tego rodzaju imprez Związek widzi także i w tym, że wpływają one dodatnio na dalszy rozwój przemysłu, a tym samym zwiększają rynek pracy w przemyśle i siłę obronną kraju.

SKRZYNKA ZAŻALEŃ

Koledzy!

Ażeby nasz organ „Pracownik Lotnictwa“ był wyrazicielem wszystkich potrzeb i bolączek Pracowników Lotnictwa, musi on odtwarzać stan faktyczny, w jakim znajdują się pracownicy lotnictwa. Stanu tego nie można odtworzyć z za zielonego biurka redakcyjnego. To musi przyjść z terenu. Dla tego też Redakcja wzywa wszystkich czytelników do współpracy. Przysyłajcie wprost do Redakcji swe bóle i żale. Nie liczcie się ze stylem. Czy kto umie pisać poprawnie, czy nie, to wszystko jedno. Swoje własne bóle potrafi napewno opisać, jeśli nie barwnym stylem, to przynajmniej prosto, na chłopski rozum, a to jest zawsze sposób najprawdziwszy, najbardziej szczery.

Jeśli ktoś z Was krępuje się swego stylu, to może przysłać bez podpisu swój list.

Często się słyszy, że „Pracownik Lotnictwa“ nie pisze wszystkiego, czego chcieliby członkowie. Ale jakże ma pisać, jeśli nie otrzymuje wiadomości z terenu.

Ten kontakt jest konieczny. Swego czasu Redakcja otrzymywała więcej wiadomości zarówno z Oddziałów, jak i bezpośrednio od czytelników i wtedy natychmiast miesięcznik nasz ożywiał się.

Apelujemy do wszystkich czytelników. Przysyłajcie swoje bóle i żale, przysyłajcie gotowe artykuły, lub materiał redakcyjny, albo choćby tylko krótkie notatki z życia Oddziałów i poszczególnych pracowników lotnictwa a wtedy organ wasz, będzie niewątpliwie bliższy wam i cenniejszy.

Adresujcie swe listy: Redakcja Pracownika Lotnictwa, Warszawa, Nowy-Świat 37.

ZAKŁ. DRUK. F. WYSZYŃSKI I S-KA, WARSZAWA, WARECKA 15